

違法駐車^{の根絶}で 日本の都市力は劇的に改善 コインパーキングの役割も重要だ

ゲスト

国際自動車ジャーナリスト

(財)日本自動車研究所 客員研究員

東海大学講師 専攻 ヨーロッパ自動車技術史 **清水和夫**

メーカーの契約ドライバー、報道、批評、ドライビングインストラクターなど、長年にわたって多方向から自動車と向き合ってきた清水和夫氏。「職業柄、かなりのヘビーユーザー」とのこと、コインパーキングに対しても幅広い知見から有益なご意見、提案をいただくことができた(3月1日収録)。

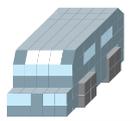


清水和夫

国際自動車ジャーナリスト
(財)日本自動車研究所客員研究員
東海大学講師 専攻 ヨーロッパ自動車技術史

森井博

「自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス」誌 発行人
一般社団法人 自転車駐車場工業会 専務理事
一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
サイカパーキング株式会社 代表取締役会長



車への思いは断ち難く 2年半で脱サラ、 ドライバーの道へ

森井 清水さんは大学を出てすぐにこの世界に入ったのですか？

清水 いえ、大学で学んでいた音響工学の知識を活かし、卒業後は東芝のオーディオ事業部に就職したんです。配属されたのは海外OEM部門でした。偶然なのですが、父母ともに東芝に勤めていたんですよ。

森井 実は私も東芝出身なんです。大学を卒業してからはIHIに入り駐車装置の営業をやっていました。途中、東芝がエレベータの事業を始め、助人で東芝へ出向することになったのですが、結果的にはそのまま東芝に転籍することになりました。

清水 IHIは自動車業界にとっては非常に重要なメーカーですよ。世界にターボチャージャーをつくるメーカーは4社のみで、そのうち2社は日本のメーカーです。三菱重工業とIHIですから。

森井 東芝にはどのくらい勤務されていたんですか。

清水 2年半ほどでした。仕事は楽しかったのですが、やはり車への思いは断ち難く、車の世界で何とか飯を食っていきたくて脱サラしたんです。

森井 その後は？

清水 アルバイトをして資金を稼ぎながらフリーのドライバーとしてラリーなどに出場していました。そんな折、たまたま縁あって富士重工のチーム・スバルのポストがひとつ空いたということで声をかけていただき、契約して30歳くらいまでプロド

ライバーとしてやらせていただきました。

森井 ご自分のやりたいことを追求して、夢を実現されたわけですね。素晴らしい。

清水 ただ、私が富士重工と契約した当時は、昭和53年のいわゆる「53年規制」が行われた直後でした。円高、オイルショック、排ガス規制で自動車メーカーはトリプルパンチを浴びてしまい、トヨタもニッサンもモータースポーツの活動を停止した頃だったんですね。その意味ではタイミングは非常に悪かったんですが。

森井 逆風が吹いていた時代だったにもかかわらず、あえてドライバーの道に進んだのは何故ですか？

清水 ルーツは高校生の頃のオートバイです。まあ、分かりやすく言えばスピード狂だったわけです。しかし、私が事故を起こしたり、友人が亡くなったりすることが重なり、親から「18歳になったら自動車免許を取らせるから、バイクは頼むから止めてくれ」と懇願されてしまいました。そんなわけで大学からは車に移行しました。

森井 親は皆そう言いますよね。私も息子にバイクに乗りたと言われてきましたが断じて乗らせず、18歳まで待たせて自動車にさせましたから。

清水 車に乗るようになってからもスピードに対する欲求はおさまらず、ヒルクライム競技やジムカーナに出場したり、それが高じて富士スピードウェイのレースに参加したりしていました。暴走族ではなく、カミナリ族でもなく、ひとりりで山の道のりをギリギリまで攻めるタイプ。自爆型ですかね(笑)。失敗し

たら崖下に落ちてしまうわけです。

森井 若い頃、スピードを求めるといのは私も身に覚えがあります。ホンダのベンリィやドリームが発売された頃で、ものすごく欲しかった。父親に懇願してベンリィを買ってもらい、暇を見つけては飛ばしに行ったものです。

清水 現在はどんな車に乗っておられるんですか。

森井 15年ほど前のポルシェに乗っています。最後の空冷エンジンということでどうしても欲しくて、あちこち探してようやく入手したんです。

清水 1996年に出た993ですね!? 実は私、ポルシェジャパンのオフィシャルのドライビングインストラクターを務めておりまして、今年で15年目になります。森井会長のポルシェ歴とほぼ同じですね。それにしても993は名車ですよ。発売当時の新車価格よりも今の方が価値は上がっているのではないのでしょうか。東芝だけでなく、ポルシェでもつながりがありましたね(笑)。

森井 ポルシェのインストラクターを務めたのはどのような経緯があったのですか。



東芝退職後、富士重工と契約を結んでプロドライバーへ転向。写真は1982年に開催されたウインタラリーの模様。清水氏が乗っていたのは懐かしの名車「レオーネ」だった



15年ほど前からボルシェのドライビングインストラクターも務めている。森井ともボルシェ談義に花が咲いた

清水 私は大学で理系だったこともあり、自動車のメカニズムについて知識がありましたし、その一方でラリーなどのレースに多く参加していたことから、運転技術に対しても経験を重ねていました。

森井 車の運動理論とドライビング理論、双方に長けていたというわけですね。

清水 そういうことになります。精神論だけでなく、自動車が動く理屈と運転するための理屈、両方の視点からセオリーを説くことができたので、自動車メーカーのインストラクターとして仕事をすることができました。

目黒通りと246号線の比較で分かる都市計画の欠陥

森井 では、ここからは駐車場に話題を移していこうと思います。やはり仕事柄、コインパーキングは頻繁に使われていますか？

清水 ひと月にいくら使っているか、自分でも把握できないくらいお世話になっていますね。自他ともに認めるヘビーユーザーです(笑)。

森井 それはありがとうございます。私はコインパーキングに関連する企業の団体である、一般社団法人日本パーキングビジネス協会の理事長も務めておりまして、コインパーキングを街の景観に融合させるにはどうすべきか、自動車を停めるだけでなく、どんな付加価値を備えればお客様に喜

んでいただけるかといった課題に日夜取り組んでおります。ヘビーユーザーである清水さんなら、駐車場にまつわる課題について、いろいろなお意見をいただけるかと思うのですが、いかがでしょうか。

清水 駐車場を語るとなると、まず指摘したいのが違法駐車の問題です。今の日本で発生している交通事故、交通渋滞は根幹的な部分で違法駐車が大きく関与していると言えます。ここでひとつ、違法駐車に関する興味深い事例をご紹介しますか。東京都心の目黒通り、走ったことはあるかと思いますが、あの通りは本当に違法駐車が少なく、環八通りから目黒まで車で10分程度で到着してしまうことも珍しくないんですよ。

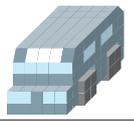
森井 ええ。言われてみると確かに目黒通りはスムーズに走れることが多いかもしれません。

清水 しかし、この目黒通りと並行して走る国道246号線(以下:246号)は、目黒通りより車線が多くて片側3車線であるにもかかわらず、慢性的に渋滞が起きています。一体何故なのか。理由は簡単で、246号の下

には東急田園都市線が走っていますよね。つまり、246号沿いには駅が点在しているわけです。駅があれば、その周囲には住宅街があり、生活利便施設としてスーパー、コンビニ、飲食店にパチンコ屋などいろいろな商業施設が生まれます。246号沿いにはそうした施設が軒を連ねているだけに、そこに物資を配送するトラックが店の前に車を停めて荷捌きを行っている。あるいは、違法駐車はできれば避けたいのだけど、近くに適切なコインパーキングの空きがないので、仕方なく246号沿いに停めているわけですね。つまり、246号界限では、車を中心に据えた街づくりを行っていないために渋滞が発生する頻度が増えてしまうのです。

森井 一方の目黒通りは、地下鉄は走っておらず、自動車やバスが移動手段になっていますね。

清水 そうです。そしてそもそもスーパー等の商業施設も246号ほど多くはありません。あっても、車で来店することを想定して、駐車場を備えているケースが目立ちます。銀座の中央通りも目黒通りに似ていますね。政府が、車を中心の移動手段と想定して街づくりを行い、百貨店の駐車場は表通りではなく、すべて店舗の裏側に設けることになりました。ロジスティクス(物流)を人が行き交う表通りの反対側にまとめたことで、表通りでの荷捌きは発生せず、246号のような違法駐車もないわけです。ただし、銀座は客待ちのタクシーの違法駐車が多いことが、渋滞を引き起こすことも多いのですが。**森井** 確かに。特に週末の夜間はひどいものですね。



フランスに学ぶ 道路施策と駐車場の可能性

清水 違法駐車を引き起こす諸問題は、パリと東京を比べるとさらに鮮明になります。パリの環状線と、東京の山手線の内部は道路面積がほぼ同じで、観光客なども含めた人の数、さらに自動車の台数もさほど変わらないんですね。ところが自動車の平均速度はかなり異なるんです。

森井 やはりパリの方が速いのでしょうか？

清水 そのとおりです。東京が時速16kmであるのに対し、パリは24km。つまり、パリの方が1.5倍速いんですね。東京で目的地まで90分かかるとすると、パリでは60分で到着できる計算です。

森井 歴然とした差ですね。このギャップの原因は？

清水 駐車場の数の差なのです。概算でパリは東京の10倍駐車場が整備されているそうですよ。

森井 10倍！

清水 そうです。繰り返しますが、人、車の数、道路の面積がほぼ同じなのに、移動スピードにこれだけの差が生じてしまうのは、駐車場数の差が大きな要因です。移動時間がかかるということは、すなわち渋滞が起きているわけですし、これに起因する交通事故が発生していることも推測できますね。

森井 東京の違法駐車をなくせば、交通事故死者数は今以上に減るでしょうし、CO₂の排出量も削減できるでしょうね。

清水 また、パリは駐車場の数もさることながら、アクセシビリティにも

優れていますよね。ほとんどの駐車場は地下につくられていて、街中における視認性が高く利用しやすい。一方、地上の駐車場は、交通量の少ない道を駐車場として使うことが許可されていて、互いのバンパーがぶつかり合うくらいの隙間で、ぎっしり路上駐車されている光景をよく目にします。

そして、交通量の多い幹線道路では違法駐車は一切できないことになっている。街づくりの根本が違います。

森井 古い街なのに、現代の交通システムに即した街づくりができていますね。

清水 パリは築数百年の歴史的建造物も多いので、スクラップ&ビルドは基本的にはできない都市。したがって道路は新しく敷設するのではなく、再配分するものなのです。トラムやバスなどをどこに走らせるか、自転車走行空間をどこに確保するか、自動車を停める場所はどうするか。それらを合理的にレイアウトすることで、移動の自由、快適性、市



清水氏が対談中に例示したフランス・ナント市の中心街。交差点中央のロータリーに円形の地下立体駐車場の入口が見える。車がスムーズに駐車場入口に流れていくだけでなく、街の景観も損なわなように配慮されている

民の利便性を向上させています。

森井 それだけ移動がスムーズになれば、市民はもちろん、観光客にとっても利便性は高いですね。

清水 フランスでは他に、大西洋に面した都市・ナントの道路再配分もパリに並ぶ成功例です。ここは元々造船で栄えた街だったのですが、1990年代に造船業が廃れ、街の中心の一部がスラム化してしまっただけです。しかし、革新的な市長が登場して“道路再配分で移動モビリティを活性化させ、街にもう一度力を取り戻そう”と旗を振った。スラムの住人には安価で移動できる公共交通手段を使ってもらおうようにし



清水氏は国土交通省の車両安全検討委員として、国としての安全基準を策定する仕事にも就いている

て、20km近く離れた郊外の職場に通勤できるようにしたんですね。

森井 移動の利便性と生産性を比例させたわけですね。そうしてスラム住人の生活レベルを上げた。

清水 さらに画期的だったのが、市街地からすべての信号機を撤去し、「ゾーン30」を設けたことです。

森井 車の時速を30kmに制限するエリアですね。

清水 はい。そして学校が近い街区では「ゾーン20」にして、さらにハンプもつくり、子どもたちの安全確保に配慮した。合わせて駐車場も増設しました。その結果、渋滞は解消して景観が良くなった。決して自動車を街から排除せず、移動の利便性を上げたことでナント市は、かつての活力を取り戻したのだそうです。

森井 フランスといえば、パリに戻るのですが、私は凱旋門の周囲の道路交通を思い出しますね。常にたくさんの自動車が走っていて、東京なら渋滞してしまいそうなのですが、あそこも信号機が一切ないために実にスムーズに車が流れています。もち

ろん違法駐車がないことも、あの軽快な車の流れを生み出す要因でしょうね。

清水 いずれにせよ、違法駐車が減少すれば渋滞や交通事故も減るはずですし、ひいては景観も美しくなっています。パリの例に学ぶとすれば、違法駐車をなくすためには、幹線道路から入った場所にコインパーキングの数を増やしていくことが、最も効果的な手段だと思います。

パーキング業界への インセンティブが EV普及を加速する

森井 コインパーキングの数を増やしていくことに加えて、EV充電設備の設置も私たちにとって急務のひとつです。EVに関してはどんなご意見をお持ちですか。

清水 個人的な見解ですが、EV購入時の行政からの補助金の付け方を見直すことが、EVの普及を促進していくと思います。例えば、今EVを買うと、国や自治体が補助金を付けてくれるので、消費者はEVを安く買うことができますよね。一見すると消費者をバックアップしているようですが、あれは僕からすれば、行政が自動車メーカーを支援しているのと同じです。補助金のおかげで価格が下がって消費者の購買欲が上がり、メーカーは収入を得るわけですから。しかし、本当にEVの普及台数を増やそうと思ったら、買った後のこと、具体的には充電設備を増やして環境を整備することのほうが重要でしょう。いくら安く買ったとしても、充電設備が少なければEVの

航続距離は伸びず、使い勝手は向上しませんからね。その点、これはまたヨーロッパで、ノルウェーの例になります。EV普及を支援する良策が実行されていて参考になります。

森井 どんな施策でしょう。

清水 ご存じのとおり、ノルウェーは非常に寒い国で、特に冬はオイルが凍ってしまうリスクがあります。そこでノルウェーの自動車のオイルパンにはヒーターが付いていて、そこから伸びている電源コードを充電器に差し込み、温めて凍結を防ぐ機能が付いているんですね。ちなみに、アラスカ、カナダ、フィンランドなどで売られている車も同様の仕様になっています。この機能はブロックヒーターといいまして、北欧、北米の寒冷地では一般的です。

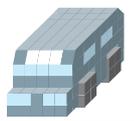
森井 となると、ノルウェーなどでガソリン車を運転するドライバーにとって、車の電源コードを充電器に差し込む作業は手慣れたものだったというわけですね。

清水 そうです。既にEVが普及しやすい素地があるわけなんですね。それに加えて、政府はEVを購入した消費者に対して「バスレーンを走行する許可」を与えています。一般車線で車が渋滞していたとしても、公共交通のバスはバス専用のレーンをスムーズに走れるのですが、EVもバスの後について走っていいというわけですね。

森井 バスしか走っていない場所なら渋滞は一切無縁ですね。

清水 まだ大きなインセンティブがあります。街の中心部で、どこに行くにもアクセスしやすい一等地にEV専用の駐車場をつくり、しかも





利用料金を無料にしているのです。

森井 すごい優遇策ですね!

清水 そうなんです。この策に倣って、日本政府は例えば補助金をパーキング業界に出せばいいのではないのでしょうか。

森井 我々にとって、それは非常に勇気づけられる話です。実現すればEV充電設備の導入に加速が付きますし、コインパーキング数の増加、あるいは街中のアクセスに優れた場所に展開することも可能になってくるかもしれません。

清水 どんなに優れた車でも使う環境が整っていなければ、やがてユーザーはその車を使わなくなる。やはり環境整備がユーザビリティを上げることにつながると思います。

森井 おっしゃるとおりです。ちなみにノルウェーでは、そのようなEV優遇策をいつ頃から実施しているのですか?

清水 EUではCO₂の問題を非常に深刻に受け止めており、もちろん1997年に採択された京都議定書も批准しています。それ以降の優遇策だったはずなので、2000年前後から始められたと思います。従来のEVは鉛バッテリーのチープなタイプしかなく、あまり人気なかったのですが、三菱自動車が高機能のリチウムバッテリーを搭載したi-MiEVを発売したところ、ノルウェーの富裕層が高い関心を示したんですね。価格は高めでしたが、それでもバスレーンを走って目的地までスムーズに移動できますし、奥さんがショッピングに使う時も、ショッピングモール至近の一等地にある無料駐車場に停められる。もちろん、EV充電のインフ

ラは整備済みです。ここまでユーザビリティが整っていれば、買いたくもなりますよね。

森井 この話、例えば清水さんが委員を務めている国交省での会議などで話された経験はあるのですよね? 反応はいかがですか。

清水 国交省だけでなく経産省とか、エコカー議連の民主党の先生方とか、この話はそれこそ何百回も繰り返してきました。もちろん、皆さんは理論的には理解しているわけですよ。しかし、ご存じのとおり実行に移すのが難しい構造になっているわけです。経団連、自動車工業会、部品工業連などの関係諸団体を飛び越えて、いきなり駐車協会に予算を付けることはできません。この仕組みを変えていくためには、もっと市民目線を持った政治家がたくさん出てきてくれないと。

森井 おっしゃるとおりですね。しかし、それを待っているだけでもいけないので、我々コインパーキングの団体としても働きかけを続けていくつもりです。清水さんもモータージャーナリストとしての経験を活かしていただき、我々と協働していただければありがたいです。

清水 分かりました。繰り返しになりますが、自動車にまつわる諸問題は、すべて違法駐車を減らすことが最大のソリューションとなります。違法駐車がなくなれば劇的に都市部の渋滞、交通事故、CO₂排出量までも削減でき、同時に移動の利便性が増すことで経済効果、都市力の向上にも期待できる。そして違法駐車をなくす効果的な手段が、コインパーキングの整備なのです。

森井 その意味ではパーキング業界が担う役割は極めて大きいといえますね。最後にユーザー目線から、コインパーキングそのものに対するリクエストがあれば教えて下さい。

清水 いろいろあるのですが、中でも深刻だと思うのは、喫煙所化していること。ひどいケースになるとジュースの空き缶を放置したまま出ていってしまう輩もいます。コインパーキングは街の景観を成す大切な場所ですから、タバコ、ゴミ問題は早急に解決していただきたいと思っています。

森井 まさにそのことは我々も頭を悩ませておりまして…まずは美しい駐車場を増やし、そこから「コインパーキングはゴミを捨てる場所ではない!」というメッセージを発していきたいと考えています。本日は自動車ジャーナリストとしてだけでなく、ヘビーユーザーとしても駐車場に対する多様なご意見をいただくことができ、大変参考になりました。どうもありがとうございました。 PP

